DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 5. **Poznań, dnia 26. lutego** **1926.**

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

44. Zmiana rozporządzenia o przejazdach poc. posp. za biletami zniżkowemi.

Do wszystkich Ekspedycji biletowych, Kas stacyjnych, Oddziałów Eksploatacyjnych, wszystkich stacji, Kontrolerów kasowych i organów kontrolnych.

(IV/1 - 2863 z dnia 9 lutego 1926)
IV. VI. Pr.

W myśl § 12-go tymczasowych przepisów o przejazdach ulgowych nabywanie biletów zniżkowych po $^1/_5$ ceny taryfy normalnej przez pracowników kolejowych i członków ich rodziny na pociągi pospieszne dozwolone jest tylko przy podróżach **ponad 100 km.** Pobieranie opłat przez kasy biletowe na przestrzenie mniejsze niż 100 km. choćby za zaliczeniem należności za 100 km. jest niedopuszczalne. Rozporządzenie w Dzien. Zarz. Nr. 7 poz. 92 z roku 1925 polecające pobieranie należności za bilety personalne na pociągi pospieszne z Poznania do Zbąszynia wedle ceny przypadającej za 110 km. jest sprzeczne z postanowieniem wspomnianego przepisu i dlatego należy skreślić ostatni wiersz ustępu pierwszego od słów: **„Za bilety personalne z Poznania do Zbąszynia należy pobierać cenę przypadającą za 110 km.“**

Bilety personalne na pociągi pospieszne należy wobec tego sprzedawać li tylko przy rzeczywistych przejazdach na odległość ponad 100 km.

Przykład: Pracownik kolejowy jadący z Wronek przez Poznań do Jarocina odbywa wprawdzie podróż większą niż 100 km., lecz pociągiem pospiesznym przejeżdża z Poznania do Jarocina tylko 67 km.; w tym wypadku wydanie takiego biletu zniżkowego kombinowanego jest niedozwolone. Natomiast pracownik jadący n. p. z Czempinia do Inowrocławia przez Poznań, ma prawo do nabycia zniżkowego biletu kombinowanego,

gdyż przebieg pociągu pospiesznego z Poznania do Inowrocławia wynosi 106 km.

Powyższe podaje się do wiadomości i odpowiedniego pouczenia dotyczącego personelu.

Przy rozporządzeniu w Dzien. Zarz. Nr. 7 poz. 92 z roku 1925 należy wskazać na niniejsze zarządzenie.

45. Obliczanie nieprzerwanego jednorocznego czasu służby u pracowników nieetatowych uprawnionych do pobierania deputatów węglowych.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Oddziałów, Głównych Warsztatów w Poznaniu i Skalmierzycach, Głównego Mag. Zasobów, Agencyj Celnych i miejsc służbowych.

(IV/1 - 4643 z dnia 13. 2. 1926 r.)
IV. V. Pr.

W myśl rozp. M. K. z dnia 12. 1. 1926 r. l. dz. I. 17223/25 prawo do poboru deputatu opałowego mają prócz pracowników wymienionych w Dz. Zarządzeń nr. 15 z roku 1924, poz. 237, także ci z pośród pracowników czasowych czyli przejściowych, opłacanych według cen rynkowych, którzy wykażą przynajmniej jednoroczny, nieprzerwany czas służby przy kolejach państwowych.

Przy obliczaniu nieprzerwanego jednorocznego czasu służby u pracowników nieetatowych należy w myśl wyżej cytowanego rozp. M. K. stosować postanowienia, zawarte w rozp. Min. Kolei z dnia 23./9. 25 r. l. dz. I. 4669/2/25 Dz. Zarządzeń nr. 31 ex 1925, poz. 313.

W Dz. Zarządzeń nr. 15 z roku 1924 przy poz. 237 należy odręcznie wskazać na niniejsze zarządzenie.

46. Zmiana rozporządzenia, ogłoszonego w Dz. Zarz. poz. 361/25.

Do wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych.

(IV 1 - 13272 26 z dnia 16. 2. 26)
IV. 1 3. I. Pr.

Na stronie 371. Dziennika Zarządzeń nr. 35. ex 1925 w ustępie „Egzamin na przetokowego“, w szóstym wierszu od góry należy skreślić słowa „i zcentralizowanych“.

W egzaminie na przetokowego kandydat nie potrzebuje zatem wykazywać znajomości obsługi zwrotnic zcentralizowanych.

W Dz. Zarz. poz. 361 ex. 1925 należy odręcznie wskazać na niniejszą zmianę.

47. Ubezpieczenie Kandydatów kolejowych.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów i miejsc szkolenia.

IV/1 -13350/26 z dnia 17. 2. 26 r.
IV 2 -IV. IV/3. Pr.

W uzupełnieniu rozporządzenia w Dz. Zarządzeń nr. 31 poz. 314 ex 1925 Dyrekcja K. P. wyjaśnia, że kandydaci kolejowi w myśl ustawy o ubezpieczeniu urzędników prywatnych z dnia 20. grudnia 1911 r. nie podlegają obowiązkowi przynależenia do tegoż ubezpieczenia. Wobec powyższego należy kandydatów już ubezpieczonych z urzędu, a którzy obecnie z dobrowolnego ubezpieczenia rezygnują, wymeldować z ubezpieczalni Krajowej i zaprzestać potrącania im odnośnych składek.

W Dz. Zarządzeń przy poz. 314 ex 1925 należy wskazać odręcznie na niniejsze rozporządzenie.

48. Przyjmowanie kandydatów kolejowych.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Oddziałów oraz miejsc szkolenia.

IV/1 - 8044/26 z dnia 18. 2. 26
IV/2. - IV. Pr.

Na podstawie rozporządzenia M. K. z dnia 22. I. 25 r. l. dz. I — 16582/2/24 oraz 21. 1. 26 r. l. dz. I. — 20171/2/25 Dyrekcja K. P. zarządza:

Przy przyjmowaniu kandydatów kolejowych na kurs względnie do służby celem wyszkolenia należy żądać podpisania deklaracji według wzoru poniższego:

DEKLARACJA.

Zobowiązuję się zwrócić Zarządowi Kolejowemu w następujących wypadkach koszta, poniesione przez ten Zarząd przy moim szkoleniu w celu osiągnięcia stanowiska adjunkta, na warunkach określonych zarządzeniem Ministerstwa Kolei z d. 22/I. 1925 Nr. I/16582/24:

a) o ile wystąpię dobrowolnie ze służby kolejowej przed upływem 3 lat, od dnia mego wstąpienia do służby kolejowej,

b) o ile przed upływem czasu wymienionego pod a), zwolniony zostanę z własnej winy, a w szczególności z powodu przewinień lub przekroczeń służbowych,

c) o ile z powodu dwukrotnie niezłożonego egzaminu na adjunkta, władza kolejowa ofiaruje mi stanowisko prowizorycznego asystenta lub asystenta, a ja z tego stanowiska zrezygnuje, wskutek czego władza kolejowa rozwiąże ze mną stosunek służbowy.

— — — — — dnia — — — — —

Podpisy świadków:

— — — — — — — — — —

— — — — — — — — — —

Kandydaci kolejowi, którzy pierwszy raz egzaminu na adjunkta nie złożą, mogą powtórzyć egzamin ten najwcześniej po upływie 6 miesięcy. O ile kandydat powtórnego egzaminu nie złoży, komisja egzaminacyjna orzeknie, czy wiadomości, ujawnione przez kandydata przy egzaminie wystarczą do zajmowania stanowiska asystenta. W twierdzącym razie należy danego pracownika uważać za kandydata na to stanowisko.

O ile kandydat nie zgodzi się na objęcie stanowiska niższego, należy go uważać za samowolnie występującego ze służby.

W tym wypadku, jakoteż w wypadkach wymienionych w deklaracji pod a i b, winien kandydat zwrócić Zarządowi kolejowemu koszta jego szkolenia, a mianowicie uposażenie, wypłacane kandydatowi podczas trwania kursu względnie wyszkolenia wraz z ewentl. wynagrodzeniami ubocznemi.

O ile kandydata podczas wyszkolenia powołano zastępczo do pełnienia służby samodzielnej względnie, o ile kandydata podczas szkolenia zatrudniano produktywnie w danej gałęzi służby, należy uposażenie, przypadające na ten okres czasu, odliczyć od kosztów podlegających zwrotowi.

Powyższe podaje się do wiadomości z tem, by dokładano usilnych starań w kierunku ściągnięcia należności od kandydatów wyłamywujących się z pod przyjętego zobowiązania.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

49. Wykonanie ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie w zakresie przewozu poczty kolejami.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów eksploatacyjnych, mechanicznych i wszystkich miejsc służbowych.

I/2. Nr. 4731/26 z dnia 8. 2. 26.

I, I/3, I/4, II/3, III/4, IV/1, V/1, VI/1, VI/2, VII/4, Wp., Pr.

Poniżej podaje się brzmienie rozporządzenia Ministrów: Kolei i Handlu i Przemysłu z dnia 19 listopada 1925, ogłoszonego w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 121, poz. 870 z dnia 7/XII. 1925 do wiadomości i ścisłego wykonania.

Na mocy art. 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 i 48 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 584) zarządza się co następuje:

§ 1. Personel pocztowy, zajęty służbowo na stacjach kolejowych, winien posiadać i na każde żądanie powołanych organów okazać specjalne legitymacje, wystawione przez przełożone urzędy pocztowe według wzoru uzgodnionego z zarządem kolejowym. Niżsi funkcjonarjusze pocztowi winni nadto być umundurowani lub przynajmniej nosić odznakę służbową.

Personel pocztowy zatrudniony służbowo na stacjach kolejowych, jest obowiązany stosować się do zarządzeń kolejowych, wydanych w sprawie ruchu, bezpieczeństwa i porządku na stacjach kolejowych i zachować jaknajwiększą ostrożność co do bezpieczeństwa osobistego, bezpieczeństwa ładunku i taboru pocztowego podczas służby na stacjach i w wagonach pocztowych.

Personel obu zarządów: pocztowego i kolejowego jest obowiązany przy wykonywaniu służby uwzględniać potrzeby drugiego zarządu, a w szczególności przy wymianie ładunku w stopniu niewpływającym ujemnie na tok i interes służby swego zarządu.

Urzędy stacyjne są obowiązane urzędom pocztowym lub posłańcom pocztowym, zgłaszającym się na stacjach celem wymiany poczty, udzielać wiadomości o spóźnieniach pociągów oraz o przeszkodach w ruchu kolejowym i o ich usunięciu. Miejscowe zarządy pocztowe i kolejowe ustalą we wzajemnem porozumieniu sposób tego zawiadomienia, uwzględniający interesy służby pocztowej.

§ 2. Wagony i przedziały pocztowe winny być w składach pociągów umieszczane zasadniczo za przednim wagonem bagażowym. Jeżeli względy ruchu wymagają odmiennego włączenia czy to w czasie całej drogi, czy też na pewnym odcinku, inny porządek włączania wagonu lub przedziału pocztowego w danym pociągu winien być stale przestrzegany. Jeśli wagon lub przedział pocztowy włączono wyjątkowo nieprawidłowo, wówczas właściwy urząd stacyjny winien zawiadomić o tem następne urzędy stacyjne, celem poinformowania organów pocztowych.

Miejsce na stacjach, gdzie odbywać się ma wyładowanie i załadowanie wagonów pocztowych, znajdujących się w składach pociągów, winno być możliwie ściśle wyznaczone na stałe. Miejsce to winno być możliwie wolne od natłoku publiczności. Dla wagonów pocztowych, odstawianych na stacjach węzłowych i końcowych, zarząd kolejowy wyznaczy bezpłatnie stosownie do potrzeby stałe tory możliwie w bliskości urzędu pocztowego i z dogodnym dostępem.

Wymiana ładunku pocztowego winna być uskuteczniana w granicach postoju, przewidzianego rozkładem jazdy. W razie spóźnienia przybycia pociągu postój przewidziany rozkładem jazdy może być skrócony tylko za zgodą kierownika wagonu pocztowego, który winien się starać przez przyspieszenie czynności pocztowych umożliwić skrócenie postoju.

§ 3. Przy układaniu okresowego rozkładu jazdy na kolejach zarząd pocztowy ustala w porozumieniu z zarządem kolejowym, któremi pociągami i w jaki sposób uskuteczniać się będzie przewóz poczty. Ustalenie planu przewozu poczty na dany okres rozkładu jazdy nie wyklucza możności wprowadzenia w ciągu tego okresu zmian we wzajemnem porozumieniu obu zarządów, stosownie do potrzeb poczty.

Zarząd pocztowy wyznacza w porozumieniu z zarządem kolejowym, jakiego typu wagony i jakiej wielkości przedziały pocztowe mają być włączone do danego pociągu. Miejscowe zarządy pocztowe i kolejowe ustalą we wzajemnem porozumieniu czas podstawiania składów lub wagonów, niezbędnych do wykonania czynności pocztowych.

Jeżeli do pociągu osobowego ma być wstawiony drugi wagon pocztowy, to na żądanie zarządu pocztowego może być do tego użyty kryty wagon towarowy.

W wyjątkowych wypadkach zamiast przedziału pocztowego może zarząd kolejowy, w porozumieniu z zarządem pocztowym, dostawić nieurządzony oddzielny przedział w wagonie kolejowym (pasażerskim lub bagażowym), albo odpowiedni wagon pocztowy.

Osobne przepisy uzgodnione między zarządem pocztowym i kolejowym określą warunki przewozu poczty w wagonach towarowych i przewozu odsyłek pocztowych przez konduktorów kolejowych.

§ 4. Zarząd kolejowy dostarczać będzie oprócz normalnego ogrzewania i oświetlenia czynnych wagonów i przedziałów pocztowych w razie potrzeby materjału dla ich dodatkowego ogrzewania i oświetlenia w rozmiarach, które oba zarządy będą ustalały okresowo. Opłata za te świadczenia objęta jest opłatą za przewóz wagonów i przedziałów pocztowych. Koszty wbudowania, naprawy i zmiany urządzeń do oświetlenia i ogrzewania, oraz koszty konserwacji zasadniczych części składowych tych urządzeń obciążają zarząd pocztowy osobno.

§ 5. Obciążenie wagonu pocztowego winno być możliwie równomierne i nie przekraczać dopuszczonej nośności. Powołane organy kolejowe są uprawnione w razie spostrzeżenia nadmiernego lub niewłaściwego obciążenia wagonu żądać, aby usunięto nadmiar ładunku lub wadliwość w jego rozłożeniu. Personel wagonu pocztowego, niezależnie od obowiązku personelu kolejowego, winien o spostrzeżonem w czasie drogi uszkodzeniu wagonu pocztowego, które może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, zawiadomić niezwłocznie we właściwy sposób powołane organa kolejowe.

O konieczności wyłączenia z pociągu wagonu pocztowego lub kolejowego z przedziałem pocztowym z powodu niezdatności do ruchu winny organy kolejowe niezwłocznie powiadomić personel wagonu lub przedziału pocztowego i porozumieć się z nim co do przeładowania i dalszego wysłania poczty.

Jeżeli przeładowanie całej poczty do innego wagonu w tym samym pociągu jest niemożliwe, należy w każdym razie pocztę listową i gazety wysłać tym samym pociągiem w oddzielnym przedziale wagonu pasażerskiego lub w wagonie bagażowym pod konwojem funkcjonarjusza pocztowego lub konduktora kolejowego.

O wyłączeniu z pociągu wagonu lub przedziału pocztowego i przeładowaniu poczty listowej do wagonu pasażerskiego lub bagażowego w tymże pociągu właściwy urząd stacyjny zawiadamia telegraficznie następne stacje, celem poinformowania urzędów pocztowych lub ich posłańców obecnych na stacji. W razie umieszczenia poczty w przedziale wagonu pasażerskiego, należy ponadto określić jego miejsce w pociągu.

Urzędy stacyjne są obowiązane pocztę pozostałą wskutek wycofania wagonu pocztowego oraz personel tego wagonu wysłać dalej najbliższym właściwym pociągiem. Wycofany wagon pocztowy winien być możliwie jaknajprędzej naprawiony i odesłany bezpłatnie do stacji przeznaczenia, a próżny do stacji macierzystej.

W razie powstania w ruchu kolejowym przerwy, która nie pozwala na dalsze wysłanie wagonu pocztowego, powinny być przynajmniej poczta listowa i gazety wysłane dalej najbliższym pociągiem.

Szczegółowe przepisy o postępowaniu z ładunkiem pocztowym w wypadkach wycofania wagonu pocztowego z powodu uszkodzenia lub przerwy w ruchu kolejowym, wyda zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym.

Na żądanie personelu pocztowego urzędy stacyjne udzielają bezpłatnej pomocy przy przeładowaniu poczty z powodu wycofania z pociągu wagonu pocztowego. Przeładowanie dokonywa się wspólnie z personelem pocztowym pod kierownictwem i odpowiedzialnością organów pocztowych.

§ 6. Fakt przejścia z dniem 1 stycznia 1925 r. administracji całego taboru wagonów pocztowych na Polskich Kolejach Państwowych i na kolejach prywatnych, zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe do zarządu pocztowego nie przesądza sprawy własności tego taboru, oraz wszystkich innych kwestji związanych z tytułem tej własności.

§ 7. Wagony pocztowe mają być zbudowane według przepisów technicznych i norm obowiązujących dla budowy taboru Polskich Kolei Państwowych, oraz według rysunków i projektów uzgodnionych pomiędzy obu zarządami i zatwierdzonych przez Ministerstwo Kolei. Rozprawę ofertową na budowę wagonów pocztowych opartą na wskazówkach technicznych zarządu kolejowego rozpisuje i umowę z wytwórniami zawiera zarząd pocztowy. Nadzoru nad budową wagonów pocztowych w kraju dokonywa zarząd kolejowy. Niezbędne koszty związane wyłącznie z tym nadzorem ponosi zarząd pocztowy. Zarządowi pocztowemu jednak przysługuje prawo udziału w kontroli budowy wagonów pocztowych. Odbiór wagonów pocztowych z wytwórni krajowych lub warsztatów kolejowych odbywa się komisyjnie przez delegatów obu zarządów.

W razie zamówienia wagonów pocztowych zagranicą zarząd kolejowy udziela pomocy fachowej przy zawarciu umowy. Technicznego dozoru i odbioru dokonywa zarząd kolejowy na koszt zarządu pocztowego.

Oprócz napisów przewidzianych przepisami Polskich Kolei Państwowych tabor pocztowy może posiadać napisy lub znaki pocztowe uzgodnione poprzednio z zarządem kolejowym.

Urządzenia przedziałów pocztowych w wagonach kolejowych wykonywa zarząd kolejowy na wniosek i koszt zarządu pocztowego.

Przywrócenie przedziału pocztowego do stanu pierwotnego odbywa się na wniosek zarządu pocztowego. Czynności tej dokonywa zarząd kolejowy na rachunek zarządu pocztowego.

§ 8. Przepisy o przydziale wagonów pocztowych do dyrekcyj kolejowych i stacyj oraz o dysponowaniu temi wagonami ustalą oba zarządy.

§ 9. Zarząd kolejowy utrzymywać będzie przekazane wagony pocztowe w stanie zdatnym do ruchu i użytku w tym samym stopniu jak wagony własne. Na podstawie ogólnego planu wycofania wagonów pocztowych do rewizji technicznej miejscowe zarządy kolejowe i pocztowe porozumiewają się co do terminu faktycznego wycofywania poszczególnych jednostek. Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo decyzji co do wszelkiego rodzaju napraw i odbudowy podwozi i pudeł wagonów pocztowych tudzież napraw przyrządów ogrzewania i oświetlenia tych wagonów. Zarząd pocztowy natomiast decyduje, jakiego rodzaju naprawy, zmiany i uzupełnienia wewnętrznych urządzeń łącznie ze zmianami i uzupełnieniami przyrządów do oświetlenia i ogrzewania winny być dokonane w wagonach i przedziałach pocztowych.

Koszty napraw, a mianowicie: rewizji okresowej, naprawy średniej, głównej i koszty odbudowy wagonów pocztowych, ponosi zarząd pocztowy, przyczem zarząd kolejowy liczy koszty te zarządowi pocztowemu według rzeczywistych wydatków na materjały i robociznę z doliczeniem na wydatki ogólne kwoty, obliczonej od kosztów robocizny wytwórczej według procentu obowiązującego na Polskich Kolejach Państwowych w danym roku budżetowym.

W zakresie konserwacji i naprawy wagonów kolejowych z przedziałem pocztowym zarząd pocztowy ponosi koszty tylko konserwacji i naprawy wewnętrznego urządzenia przedziału pocztowego. Naprawa i przebudowa wewnętrznego urządzenia wagonów i przedziałów pocztowych zależna jest od decyzji zarządu pocztowego. Dostawienie wagonów pocztowych i wagonów kolejowych z przedziałami pocztowemi do i z wytwórni, lub z warsztatów kolejowych odbywa się na Polskich Kolejach Państwowych bezpłatnie.

W razie konieczności zarząd kolejowy może w porozumieniu z zarządem pocztowym oddać na koszt zarządu pocztowego wagon pocztowy do naprawy wytwórni prywatnej, naprawiającej tabor dla Polskich Kolei Państwowych.

Przepisy o sposobie oddawania wagonów pocztowych do warsztatów kolejowych lub wytwórni prywatnych oraz ich odbierania ustalą oba zarządy po porozumieniu się ze sobą.

§ 10. Zarząd kolejowy doprowadza wagon lub przedział pocztowy, uszkodzony z winy organów kolejowych na własny rachunek do stanu pierwotnego.

W miejsce przedziału pocztowego zniszczonego z winy organów kolejowych, zarząd kolejowy dostarcza innego przedziału pocztowego z takiem samem urządzeniem.

Za uszkodzenie lub zniszczenie wagonu z przedziałem pocztowym z winy organów pocztowych ponosi odpowiedzialność zarząd pocztowy.

W miejsce wagonu pocztowego, zniszczonego z winy organów kolejowych zarząd kolejowy, zależnie od porozumienia z zarządem pocztowym dostarcza wagon o tej samej pojemności i z takiem samem wewnętrznem urządzeniem, lub za zniszczony wagon płaci odszkodowanie, odpowiadające rzeczywistej jego wartości bezpośrednio przed zniszczeniem.

W razie uszkodzenia taboru pocztowego z powodu siły wyższej lub nieuchronnego przypadku zarząd kolejowy nie ponosi odpowiedzialności.

W wątpliwych wypadkach winę uszkodzenia lub zniszczenia wagonu lub przedziału pocztowego ustala na podstawie dochodzeń administracyjnych komisja, złożona z delegatów obu zarządów.

Jeżeli komisja nie ustali z czyjej winy powstała szkoda, odpowiedzialność ponoszą oba zarządy w równych częściach.

Kasowania wagonu pocztowego, niezdatnego do ruchu dokonywa zarząd kolejowy na podstawie własnej oceny. Plan kasowania wagonów pocztowych i kolejowych z przedziałami pocztowemi na każdy rok przedstawia zarząd kolejowy corocznie do wiadomości zarządowi pocztowemu. Niezależnie od tego zarząd pocztowy ma prawo w każdym terminie przedłożyć zarządowi kolejowemu wniosek skasowania określonego wagonu pocztowego. Zarząd kolejowy zwraca zarządowi pocztowemu wartość starego materjału metalowego, według własnej oceny, z potrąceniem kosztów rozbiórki. Wewnętrzne urządzenie wagonu i przedziału pocztowego zabiera zarząd pocztowy przed oddaniem wagonu do skasowania.

Zarząd kolejowy zgadza się w wyjątkowych wypadkach podjąć się czyszczenia wewnętrznego wagonów i przedziałów pocztowych na żądanie, odpowiedzialność i rachunek zarządu pocztowego.

§ 11. Ilość personelu pocztowego, zajętego służbowo w poszczególnych wagonach i przedziałach pocztowych, wyznacza zarząd pocztowy i podaje do wiadomości zarządu kolejowego. Personel ten ma posiadać specjalne legitymacje według wzoru uzgodnionego z zarządem kolejowym, wystawione przez urzędy pocztowe, administrujące kursami ambulansowemi i konwojowemi.

Personel pocztowy, jadący w wagonach pocztowych, jako pomocniczy lub celem wyszkolenia, a nie należący do personelu wymienionego w ustępie poprzednim, winien posiadać zaświadczenie przełożonego urzędu pocztowego wystawiane na poszczególne jazdy w formie przepisanej i zgłaszane dodatkowo przełożonej dyrekcji poczt i telegrafów.

Personelowi pocztowemu służby przewozowej przysługuje prawo bezpłatnego przejazdu w wagonach pocztowych również w tych przypadkach, gdy na zarządzenie urzędu przełożonego wyjeżdża celem objęcia służby przewozowej lub gdy wraca po jej dokonaniu. Personel ten winien posiadać odpowiednie zaświadczenie przełożonego urzędu pocztowego.

Pocztowe organy inspekcyjne powołane do rewizji służby przewozowej mają prawo bezpłatnego przejazdu w wagonach i przedziałach pocztowych, celem wykonywania inspekcji.

Organy te mają posiadać specjalne legitymacje przełożonej władzy uzgodnione pod względem formy z zarządem kolejowym a wystawiane na poszczególne jazdy lub na ściśle określony czas i okrąg inspekcyjny.

Prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego ma personel pocztowy wykonywający kontrolę ruchu pocztowego na stacjach kolejowych i personel zajęty wymianą poczty.

Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo kontroli legitymacyj osób jadących w wagonach i przedziałach pocztowych. Z tego tytułu prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego mają rewizyjne organa kolejowe i naczelnicy urzędów stacyjnych lub ich zastępcy. Prócz tego prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego mają funkcjonarjusze kolejowi wykonywający techniczną kontrolę pociągu.

§ 12. Należność, przypadającą zarządowi kolejowemu za regularne przewozy poczty na kolejach państwowych i prywatnych, zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe obejmuje opłaty, liczone według własnych kosztów zarządu kolejowego:

1) za przewóz, ogrzewanie, oświetlenie i zwykłą konserwację wagonów pocztowych.
2) za używanie, ogrzewanie i oświetlenie przedziałów pocztowych i nieurządzonych oddzielnych przedziałów wagonów kolejowych,
3) za przewóz zamkniętych odsyłek listowych przez konduktorów kolejowych.

Opłaty te oblicza się w jednostkach: za świadczenia pod 1) i 2) według osiokilometrów, licząc przytem za przedział pocztowy i oddzielny przedział kolejowy jedną oś, za świadczenia pod 3) według kilometrów. Za podstawę obliczeń przyjmuje się przewozy, objęte planem komunikacji pocztowej, który uzgadnia się z zarządem kolejowym każdego roku na okres roczny. Obliczenia opiera się na kilometrach taryfowych.

Opłaty za świadczenia pod 1) i 2) obejmują również opłaty za dodatkowe ogrzewanie i oświetlanie, oraz za odpowiedzialność przyjętą przez zarząd kolejowy za przesyłki w wagonach i przedziałach pocztowych, przewidzianą w § 17 niniejszego rozporządzenia.

Jednostki opłat za regularne przewozy pod 1) i 2) na dany rok budżetowy oblicza się na podstawie kosztów eksploatacyjnych przypadających na ruch osobowy. Jednakże jako koszty eksploatacyjne mające służyć za podstawę powyższego obliczenia uważa się tylko:

a) 85% kosztów służby drogowej,
b) koszty służby stacyjnej,
c) 50% kosztów służby handlowej, przypadających na ruch towarowy,
d) koszty służby konduktorskiej,
e) „ zarządu i ogólnej służby trakcji,
f) „ służby parowozowej,
g) „ służby wagonowej z tem ograniczeniem, że koszty czyszczenia wagonów osobowych będą policzone w połowie a. towarowych opuszczone zupełnie,
h) koszty służby elektrotechnicznej i zabezpieczenia ruchu pociągów z wyjątkiem kosztów, przypadających na pobory, wydatki ogólne, zegary, przewody, wagony motorowe i warsztaty elektryczne,
i) wydatki wspólne z wyjątkiem czynszu za najem taboru, przyczem nie wciąga się w rachunek kosztów przewozów gospodarczych.

W powyższy sposób oblicza się również koszt jednostki opłat na kolejach wąskotorowych.

Jednostkę opłat za przewozy pod 3) bez względu na ilość worków ustala się w kwocie 1,5 gr. za kilometr.

Suma: z iloczynu osiokilometrów wagonów pocztowych, przedziałów pocztowych oraz przedziałów kolejowych przeznaczonych do przewozu poczty, ustalonych planem komunikacji pocztowej i obliczonej w powyższy sposób opłaty jednostkowej tudzież z iloczynu kilometrów przewozów poczty listowej przez organa kolejowe ustalonych tym planem i jednostki opłat ustalonej dla tych przewozów stanowi należność ryczałtową kolei za przewozy pod 1), 2) i 3) na najbliższy okres budżetowy. Ryczałt ten płatny jest w równych ratach kwartalnych zgóry i nie może ulec zmianie w ciągu roku budżetowego, na który został ustalony. Raty ryczałtowe przekazuje generalna dyrekcja poczt i telegrafów bezpośrednio Ministerstwu Kolei.

Przewóz próżnych wagonów pocztowych odbywa się bezpłatnie.

§ 13. Należności zarządu kolejowego za przewóz krytych wagonów towarowych z ładunkiem pocztowym na kolejach państwowych i prywatnych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe oblicza się według jednostki opłaty za każdą oś i kolimetr taryfowy dokonanych przewozów bez różnicy, czy przewóz odbył się w pociągu osobowym czy towarowym.

Jednostkę opłat za przewozy wymienione w ustępie poprzednim oblicza się na podstawie kosztów eksploatacyjnych przypadających na ruch towarowy. Jako koszty eksploatacyjne uważa się koszty wymienione w § 12.

§ 14. Jednostki opłat za osiokilometry ustala się corocznie po uzgodnieniu planu komunikacji pocztowej. Jednostki obowiązują na najbliższy rok budżetowy i nie mogą w ciągu tego roku budżetowego ulec żadnej zmianie.

§ 15. Zasady i terminy rozrachunku za przewozy poczty w wagonach towarowych określą osobne przepisy uzgodnione przez oba zarządy.

§ 16. Należności, przypadające kolejom prywatnym o własnym zarządzie za świadczenia na rzecz poczty, ustala Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu zależnie od warunków koncesji i warunków przewozu poczty do danej kolei. Zasady i terminy rozrachunku za te przewozy ustalają się jak na Polskich Kolejach Państwowych, o ile pod tym względem nie istnieją już inne normy prawne.

§ 17. Za zniszczenie lub uszkodzenie przesyłek pocztowych w wagonach i przedziałach pocztowych powstałe z winy organów kolejowych odpowiada zarząd kolejowy w wysokości odszkodowania wypłaconego nadawcom przesyłek przez zarząd pocztowy.

Za uszkodzenie lub ubytek paczek w wagonach pocztowych i kolejowych przewożonych pod zamknięciem pocztowem lub celnem zarząd kolejowy odpowiada w równej mierze i w wysokości jak zarząd pocztowy, jeżeli urzędy kolejowe oddały organom pocztowym wagony te w stanie naruszonym lub z naruszonem zamknięciem, a okoliczności wskazują na uszkodzenie lub kradzież paczek w czasie przewozu koleją.

Do odszkodowania tego dolicza się kwoty, wypłacone przez zarząd pocztowy na rachunek ceł i innych opłat państwowych.

Za uszkodzenie lub zaginięcie worków listowych oddanych organom kolejowym do przewozu, powstałe z winy tych organów zarząd kolejowy odpowiada w tej wysokości, w jakiej zarząd pocztowy według swoich przepisów wypłaci odszkodowanie za zaginione lub brakujące z tej przyczyny przesyłki listowe.

§ 18. Zarząd kolejowy będzie dostarczał zarządowi pocztowemu zarysy rozkładu jazdy w terminie ustanawianym dla nich corocznie. Również o zmianach rozkładu jazdy ważnego dla danego okresu zarząd kolejowy uwiadamiać będzie zarząd pocztowy bezzwłocznie po postanowieniu tych zmian.

Zarząd pocztowy będzie zawiadamiany o konferencjach w sprawie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich i stałych pośpieszno-towarowych, celem wzięcia w nich udziału.

Zarząd kolejowy będzie uwzględniał w miarę możności wnioski zarządu pocztowego co do postoju i czasu postoju na poszczególnych stacjach.

§ 19. O powstałych przerwach lub przeszkodach w ruchu kolejowym, które mogą spowodować zmianę planu przewozu poczty oraz o ich usunięciu zarząd kolejowy zawiadamia niezwłocznie zarząd pocztowy.

§ 20. Urzędy stacyjne wyznaczają przed budynkiem stacyjnym dogodne miejsca dla zajazdu i postoju wozów pocztowych.

§ 21. Miejsca i objekty kolejowe, na których mają być umieszczane skrzynki listowe i automaty, ustala zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym. Skrzynki listowe mogą być umieszczane również na wagonach kolejowych w tych pociągach, w których nie kursuje wagon pocztowy. Szczegóły wykonania tego postanowienia pozostawia się osobnemu porozumieniu.

§ 22. Na stacjach kolejowych w miejscowościach, w których niema urzędów pocztowych, zarząd pocztowy powierza za zgodą i na podstawie porozumienia z zarządem kolejowym personelowi kolejowemu nadzór i opróżnianie skrzynek listowych na tych stacjach umieszczonych oraz oddawanie wyjętych ze skrzynek listowych przesyłek listowych do wagonów lub przedziałów pocztowych.

§ 23. Zarząd kolejowy będzie zezwalał urzędom stacyjnym na wykonywanie pośrednictwa pocztowego i na objęcie agencyj pocztowych na zasadach postanowień pocztowych o pośrednictwach i agencjach pocztowych, o ile to będzie możliwe bez uszczerbku dla ruchu kolejowego.

§ 24. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie zarządzenia i przepisy sprzeczne z tem rozporządzeniem.

Minister Kolei:
(—) Tyszka.
Minister Przemysłu i Handlu:
(—) C. Klarner.

50. Cysterny P. M. Spirytusowego.

Do wszystkich miejsc służbowych, Wydziałów i działów dyrekcyjnych.

I/3 -2771/26 z dnia 5. II. 1926.

Cysterny Ministerstwa Skarbu, będące dotychczas w administracji Tow. z o. p. „Cysterny" w Poznaniu, zostały przejęte z dniem 1/XII. 1925 r. przez Państwowy Monopol Spirytusowy i przez tenże są obecnie administrowane.

Wskutek tego należy we wszystkich sprawach tak dotyczących Tow. „Cysterny" jak i nowych dot. Monopolu zgłaszać się bezpośrednio do Państwowego Monopolu Spirytusowego. Tymczasowe biuro eksploatacji cystern i beczek, Poznań, ul. Fr. Ratajczaka nr. 15.

51. Place składowe.

Do wszystkich Oddziałów ekspl., odcinków drogowych i stacyj.

I/4 -11320/26 r. z dnia 9. II. 1926 r.
Ia, III, V. Wp.

Na poszczególnych stacjach dzierżawią strony prywatne kolejowe place składowe jako składowiska na wysyłki wagonowe.

Z placów tych korzystać może jedynie dzierżawca wzgl. za zezwoleniem Dyrekcji, podnajemca i pod ich tylko adresem wolno dostawiać wagony na tor prowadzący do dzierżawionego placu.

Jak niejednokrotnie stwierdzono, dzierżawca danego placu skład. bez zezwolenia Dyrekcji podnajmuje dzierżawiony plac wzgl. część tegoż, pobierając przytem odstępne lub nadmierne zyski z tytułu dzierżawy. Podnajemca pod swojem adresem odprawia przesyłki bez interwencji danej stacji lub eksp. tow. wzgl. korzysta z odn. placu składowego pod pozorem dzierżawcy i pod jego adresem odprawia przesyłki.

Aby zapobiec podobnej manipulacji, stacje wzgl. eksp. towarowe winny bacznie zwracać uwagę, kto odn. plac dzierżawi i kto uskutecznia przesyłki z danego placu.

O wszelkich pod tem względem zachodzących niedomagań należy zawiadomić Oddz. Ekspl.

Pozatem zarządza się:

Wszystkie stacje na których znajdują się wydzierżawione place składowe, przeprowadzą wspólnie z zawiadowcą odcinku drog. rewizje wszystkich placów składowych, zwracając przytem uwagę, czy bez zezwolenia Dyrekcji nie korzysta z placu osoba trzecia, wzgl. czy na placu nie składa się innych towarów, niż przewidziane umową.

Rewizje te należy przeprowadzić w terminie do 15. marca 26 r. i o wyniku zawiadomić Oddz. Ekspl. do dnia 20. III. 26 r., który zawiadomienia te zbiorowo prześle Dyrekcji I/4 do dnia 30. III. 26 r.

Również stwierdzono, że przy dzierżawach na czas ograniczony, dzierżawca czas dzierżawy wykorzystał, a nie uiścił czynszu dzierżawnego, wskutek czego zwłaszcza przy dzierżawcach przelotnych lub zagranicznych, Skarb narażony jest na straty.

Wobec tego zarządza się:

Oddz. Ekspl., przesyłając reflektantowi na dzierżawę placu umowę do podpisu, dołączy również deklaracje na dokonanie wpłaty, serja F. Nr. 5 i wezwie dzierżawcę do natychm. uiszczenia należności a o dzierżawie tej zawiadomi daną stację.

Stacja zaś zezwoli dopiero wówczas na używanie odn. placu, o ile dzierżawca okaże się kwitem na wpłacone należności.

Dla ważności sprawy oczekuje się ścisłego stosowania do powyższego.

52. Wyprawianie wzgl. przepuszczanie pociągów przez dyżurnych ruchu, obowiązkowo w czerwonej czapce.

Do wszystkich dworców, drużyn parowozowych i pociągowych, oraz Oddz. Ekspl. i Mechan., kontr. ekspl. i mechan. i instruktorów.

I/1 do l: E 11 - 6177/26 z dnia 10/2. 26.
Ia - I - II - IV/3 - IV - Wp - Pr.

Ministerstwo Kolei rozporządziło reskryptem z dnia 19. I. 26. l. IV — 16139/11 następująco:

Na jednej ze stacji zaszedł wypadek odmowy ze strony maszynisty ruszenia pociągiem osobowym po podaniu mu przez kierownika pociągu sygnału odjazdu, motywowanej tem, że dyżurny ruchu był w zwykłej czapce, a nie w czerwonej. Uznając taką odmowę za niesłuszną, Ministerstwo Kolei uważa jednak za konieczne, aby dyżurny ruchu, niezależnie od tego, czy jest nim zawiadowca stacji, czy jeden z jego pomocników, przy wyprawianiu, względnie przepuszczaniu pociągów był obowiązkowo w czerwonej czapce, jako oznace dyżurnego ruchu.

W uzupełnieniu powyższego Dyr. Kol. P. zaznacza, że Min. Kol. rozporządzeniem z dnia 22. IX. 25 r. l. I. — 14878/25 zaprowadziło nowy model czapki służbowej dla dyżurnych ruchu. Czapki te Dyr. Kol. P. dostarczy miejscom służbowym w najbliższym czasie. Do chwili otrzymania nowych czapek, winni dyżurni ruchu nosić dotychczasowe opaski na czapkach. Dyr. Kol. P. wyjaśnia, że obowiązki tak dyżurnych ruchu, jak drużyn parowozowych i pociągowych w ruchu pociągów są ściśle określone przepisami ruchu (F. V.), a w szczególności § 7 ust. 1, 3, 6, — § 9 — § 24 ust. 2, 9 — § 36 ust. 1, 4, 6 — § 50 i § 61 ust. 10 i wypadki, jak wyżej określone nie powinny zachodzić.

53. Obsługa latarń sygnałów końcowych przy pociągach pasażerskich.

Do wszystkich dworców, nadzorów technicznej służby wagonowej, drużyn konduktorskich, drużyn służby technicznej, kontrolerów ekspl. i mechan., rewizorów pociągów, Oddz. Ekspl. i Mechan.

I/1 do l: E II - 6713/26 z dnia 12. II. 26.
Ia - I - II - IV - Wp. - Pr.

Ministerstwo Kolei rozporządziło reskryptem z dnia 21. I. 26. IV — 17135/11 następująco:

W wyniku ankiety Nr. IV/6678/11 z dnia 25/V. r. ub. w sprawie czyszczenia, nalewania, oprawiania i zakładania latarń sygnałów końcowych przy pociągach pasażerskich, Ministerstwo Kolei wyjaśnia, że czyszczenie, nalewanie nafty i oprawianie lamp sygnałów końcowych powinno być wogóle wykonywane na początkowych i końcowych stacjach pociągów przez pracowników stacyjnych.

Wyjątek pod tym względem mogą stanowić pociągi lokalne i podmiejskie, przy których, w tych wypadkach, gdy na stcjach zwrotnych niema odpowiedniego personelu i urządzeń, czynności te wykonywują bezpośrednio drużyny konduktorskie obsługujące te pociągi.

Co się tyczy zakładania i zapalania latarń sygnałów końcowych na powyższych pociągach, jak również oczyszczania w razie potrzeby w drodze, to czynności te, wobec odpowiedzialności drużyn konduktorskich za prawidłowe zawieszenie i działanie tych sygnałów, powinny być wykonywane bezpośrednio przez drużyny konduktorskie, **obsługujące te pociągi.**

Do powyższego Dyr. Kol. P. wyjaśnia, że w okręgu tutejszej D. K. P. czynności te podlegają i nadal dotyczącym miejscom służbowym. Wobec tego obsługa sygnałów końcowych na stacjach głównych, powierzona pozostaje nadal t. zw. lampistom, wzgl. dla tego celu przeznaczonym pracownikom. Na stacjach pośrednich wzgl. zwrotnych, o ile zachodzi potrzeba, obsługa latarń końcowych podlega nadal drużynom konduktorskim i to tak na czas, aby miały możność umycia rąk, do obsługi podróżującej publiczności.

Pociągom pasażerskim przydzielonych rewidentów wagonów, zalicza się także do drużyn konduktorskich i mają również obowiązek być pomocnymi przy obsłudze latarń sygnałów końcowych, po myśli po dziś dzień obowiązujących przepisów dla rewidentów wagonów (Dienstanweisung für Wagenwärter § 11 (3). Konieczne fachowo techniczne czynności rewidentów wagonów przy pociągach pasażerskich nie mogą jednak być zaniedbane.

54. Otwarcie stacji Sienkiewiczówka dla wymiany telegramów prywatnych.

Do Oddziałów Eksploatacyjnych i stacyj upoważnionych do przyjmowania telegramów prywatnych.

I/1 l. dz. 9371 z dnia 10. II. 26.
I. Pr.

Pismem z dn. 28. I. 26 l. dz. IV. 15959/11 Ministerstwo Kolei upoważniło Dyrekcję w Radomiu do otwarcia ruchu telegramów prywatnych płatnych na st. Sienkiewiczówka z wyznaczeniem uzgodnionego z Generalną Dyrekcją Poczt i Telegrafów punktu zdawczo-odbiorczego Łuck.

55. Uzupełnienienie do Przepisów Wykonawczych (P. W.) do R. I. V.

Do wszystkich stacji, eksped. tow., parowozowni, Gł. Warsztatów, Oddz. Ekspl. i Mech.

I/3 №. 8716 z dnia 13. II. 26
I. Pr.

W Przepisach Wykonawczych do R. I. V. należy przeprowadzić następujące zmiany:

Str. 19 wiersz 3 i 2 od dołu skreślić słowa: „musi być przybita do ładunku mocnymi gwoździami".

Str. 20 punkt 5 skreślić słowa: „i przybijanie ich gwoździami do ładunku wymagane jest tylko przy przesyłkach grubych bali z uwiązaniem drutem tylko raz u góry. Natomiast przy przesyłkach desek przybijać kłonic nie potrzeba, lecz zamiast tego ściągnąć".

W następnym wierszu tego samego punktu po słowach „parę przeciwległych kłonic" wpisać „należy ściągnąć".

56. Kursowanie wagonów prywatnych obcych kolei urządzonych specjalnie do przewozu żywych ryb na P. K. P.

Do wszystkich stacji, eksped. tow., parowozowni, Oddziałów Ekspl. i mech.

I 3 №. 6752 z dnia 12. II. 26
I/4 - II/3

Ministerstwo Kolei na podstawie postanowienia § 18 p. 12 R. I. V. zezwoliło na kursowanie trzech wagonów urządzonych specjalnie do przewozu żywych ryb na linjach P. K. P. Wagony te są własnością firmy „A. G. für Fischzucht und Fischhandel in Wien" (Hodowla i handel rybami) i są włączone do taboru austrjackich kolei żelaznych za numerami 525—304 do 525—306 [P] Do kursowania wymienionych wagonów należy stosować przepisy R. I. V., odnośne postanowienia taryfowe i ze względu na to są one zaopatrzone w motor i zbiornik benzynowy, należy przestrzegać „Przepisy bezpieczeństwa, wydane dla tego rodzaju wagonów przez Ministerstwo Kolei i ogłoszone w Dz. Z. 1925, poz. 242.

57. Rozszerzenie kompetencji naczelników Oddziałów ekspl.

Do wszystkich Wydziałów i miejsc służbowych.

Ia E 12045/26 z dnia 18/2. 26.
Wp.

Naczelników Oddziałów ekspl. upoważnia się niniejszem do:

1) Samodzielnego uruchomienia nadzwyczajnych pociągów towarowych, zamawianych w myśl postanowień taryfy towarowej część II. B XXIV. Uruchomienie takiego pociągu może nastąpić tylko w trasie przewidzianej w ogólnym rozkładzie jazdy.

2) Ustalania rozkładów jazdy pociągów gospodarczych we własnym okręgu w porozumieniu z Oddziałem drogowym.

W regulaminie Oddziałów § 12. I. 1. d) przeprowadzić odpowiednie poprawki wzgl. uzupełnienie.

58. Skreślenie wagonów odnalezionych.

Do wszystkich stacyj, dworców, Eksp. tow. i posp., Oddz. Ekspl., Mechan., parowozowni i Nadz. techn. służb. wag. w Poznaniu.

I/6 - E 75 - 13172/26 z dnia 20. II. 26
I - Pr.

W myśl polecenia M. K. L. IV — 2122/14 z dnia 15/II. 26 r. należy w wykazach wagonów poszukiwanych Nr. 1 z roku 1925 skreślić następujące wagony jako ujawnione:

Część I.

Wagon 22
„ 506/7
„ 666/20
„ 5910
„ 15 042
„ 18304
„ 33—146
„ 33287
„ 46—014
„ 50—013
„ 53989
„ 80—516
„ 84684
„ 90—205
„ 102367
„ 111004
„ 135 568
„ 222504
„ 302—388
„ 333405
„ 355474
„ 370130
„ 388675
„ 398938
Wagon 419903
„ 420063
„ 445417
„ 445435
„ 445438
„ 445446
„ 628444
„ 807—565

Część III.

Wagon 16280
„ 18913

Uzupełnienie I.

Wagon 95004
„ 352869
„ 353718
„ 382323
„ 384164
„ 385155
„ 387169
„ 391425
„ 802491

Uzupełnienie II.

Wagon 108286
Wagon 134579
„ 196012
„ 196827
„ 313833

Uzupełnienie III.

Wagon 112—341
„ 112—364
„ 112—426
„ 112—445
„ 112—452
„ 113—034
„ 113—048
„ 113—056
„ 113—057
„ 113—745
„ 113—757
„ 118—781
„ 119—326
„ 119—475
„ 119—496
„ 119—497
„ 119—547
„ 119—647
„ 119—819
„ 119—862

Powyższe należy odręcznie w wykazach przeprowadzić.

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

59. Ekonomja węgla na parowozach.

Do wszystkich Oddziałów Mechanicznych i parowozowni.

II -M 20/13186/26 z dnia 16. 2. 26
II 2 - Pr.

Według danych statystycznych Wydziału Mechanicznego rozchód węgla G. Śl. na 1000 par.-klm. w IV. kwartale 25 r. względnie przeciętny rozchód w roku 1925 przedstawia się następująco:

Nazwa parowozowni	Przeciętny rozchód węgla G. Śląsk			Rozchód węgla G. Śl. na 100 par klm. w mies.			Rozchód w IV kwartale	Przeciętny roczny rozchód w 1925 r.	UWAGI
	I kwartał ton	II kwartał ton	III kwartał ton	październ. ton	listopad ton	Grudzień ton	ton	ton	
Poznań . . .	16.76	14.44	13,96	15.36	16.54	19.27	17.05	15.55	
Gniezno . . .	18.26	15.6	16.13	17.78	19.17	21.45	19.46	17.36	
Inowrocław . .	18.14	15.34	14.16	17.14	20.11	21.41	19.55	16.79	
Ostrów . . .	18.82	17.07	14.95	18.63	18.7	20.03	19.12	17.49	
Jarocin . . .	17.96	16.12	17.41	20.61	20.31	23.17	21.36	18.21	
Skalmierzyce .	19.6	19.85	21.25	23.17	22.5	27.07	24.24	21.23	
Leszno . . .	19.17	16.95	16.02	18.42	19.67	20.95	19.68	17.95	
Zbąszyń . . .	18.96	15.81	16.29	18.29	19.4	20.92	19.53	17.64	

60. Rozchód materjałów na oświetlenie i czyszczenie parowozów za IV. kwartał.

Do wszystkich Oddziałów Mechanicznych i parowozowień.

II - 11514/26 z dnia 10. II. 26.
Pr.

Dyrekcja podaje poniżej zestawienie rozchodu materjałów spotrzebowanych przez poszczególne parowozownie w IV. kwartale na oświetlenie i czyszczenie parowozów do wiadomości i zaznacza, że rozchód materjałów w niektórych parowozowniach w porównaniu z IV. kwartałem 1924 r. jest znacznie większy. Wobec tego Dyr. poleca O. M. dołożyć wszelkich starań, by rozchód wymienionych materjałów zmniejszył się w następnym kwartale do granic możliwie najniższych.

Za miesiąc:	październik				listopad				grudzień			
	oświetlenie		czyszczenie		oświetlenie		czyszczenie		oświetlenie		czyszczenie	
Parowozownie:	nafty	gazu	odpadk. baweł.	nafty	nafty	gazu	odpadk. baweł.	nafty	nafty	gazu	odpadk. baweł.	nafty
	na 100 parowozowych kilometrów											
Poznań . . .	0,273	0,520	0,423	0,121	0,303	0,500	0,441	0,117	0,324	0,510	0,351	0,124
Ostrów . . .	0,284	0,414	0,454	0,059	0,339	0,595	0,499	0,072	0,416	0,704	0,074	0.062
Jarocin . . .	0,338	0,387	0,374	0,115	0,463	0,501	0,427	0,077	0,462	0,586	0,095	0,065
Skalmierzyce .	0,181	—	0,263	0,156	0,234	—	0.232	0,173	0,246	—	—	0,123
Gniezno . .	0,338	0,345	0,315	0,097	0,456	0,356	0,471	0,100	0,581	0,374	0,321	0.091
Inowrocław . .	0,318	0,368	0,400	0.075	0,507	0,457	0,446	0,072	0,438	0,598	0,302	0,068
Leszno . . .	0,240	0,469	0,465	0,055	0,370	0,550	0,586	0,079	0,390	0,650	0,509	0,060
Zbąszyń . . .	0,143	0,222	0,233	0,104	0,153	0,266	0,326	0,122	0,206	0,272	0,384	0,148

61. Dozór nad składami pociągów podczas jazdy.

Do wszystkich Oddz. Mech. i Ekspl. oraz wszystkich parowozowni, Nadzorów techn. sł. wag. i stacji.

II - M 9 - 12369/26 z dnia 12. II. 26
II/3. I. IV. Pr.

W styczniu r. b. Dyr. zarządziła ograniczenie konwojowania poc. osob. przez rewidentów wagonów, pozostawiając konwojowanie tylko tych własnych składów poc., które kursują na dłuższych przestrzeniach innych Dyrekcjach; natomiast składów poc. kursujące w własnym okręgu oraz przechodzące do bliskich stacji granicznych sąsiednich Dyr. jak Bydgoszczy i Torunia konwojować nie należy.

Wobec zwiększenia się na skutek powyższego ilość poc. bez konwojentów techn. Dyr. polegając zachowania poprzednio wydanych zarządzeń o technicznem dozorowaniu wagonów w pociągach ponownie zarządza co następuje:

1) Na stacjach początkowych wyposażających składy poc. należy każdy skład poc. poddać przed odejściem dokładnemu zbadaniu przez stacjonowanych rewidentów wagonów. Badaniu podlegają przedewszystkiem każdorazowo zestawy kołowe, maźnice do których należy w miarę potrzeby dolewać smaru, urządzenia hamulca zespolonego i oświetlenia a w porze zimowej przyrządów ogrzewczych oraz stan i ilość inwentarza. W czasie mrozów lub zimna należy wcześniej zażądać parowozu pociągowego lub wagonu cieplarki za wyjątkiem st. Poznań. Na st. przejściowych posiadających punkty rewizyjne winni tych samych badań dokonywać miejscowi rewidenci wagonów. Na st. końcowych w porze zimowej należy, niezwłocznie po przybyciu poc. odwodnić należycie przewody ogrzewcze.

2) W czasie biegu poc. i na stacjach leżących pomiędzy punktami rewizyjnemi podlegają techn. urządzenia wagonów wymienione w punkcie 1. nadzorowi drużynie konduktorskiej. Wszelkie zauważone braki podczas biegu poc., których konduktorzy nie mogli usunąć winni niezwłocznie zgłaszać po przybyciu poc. do st. końcowej wzgl. punktów rewizyjnych miejscowemu rewidentowi wagonów. O ile zajdą na szlaku defekta, które należy usunąć niezwłocznie, a personel konduktorski nie jest absolutnie w stanie uskutecznić winien dopomagać maszynista wzgl. jego pomocnik. Również należy do czynności konduktorów podczas jazdy pociągu zapalanie lamp i regulowanie ogrzewania.

3) Oddziały służbowe dołożą wszelkich starań celem jaknajlepszego zaznajamienia konduktorów z następującemi przepisami:

a) Obsługą i działaniem hamulca zespolonego,

b) Przepisami o ogrzewaniu wagonów,

c) Przepisami o oświetleniu poc.

62. Odpowiedzialność za przenośne części wagonowe w ruchu międzynarodowym.

Do wszystkich Oddz. Mech. i Ekspl. oraz wszystkich parowozowni, Nadzoru techn. sł. wag. i stacji.

II/3 M 9 - 8414 z dnia 12 II. 26
II, I. Pr.

Wobec wznowienia odpowiedzialności za brakujące przenośne części wagonów towarowych przez zarządy kolei obcych z dniem 1 kwietnia 1926 r. poleca się, wszystkim stacjom granicznym obecnie bezwarunkowo sporządzać raporty według wzoru „H" (§ 15 punkt 7 umowy R. I. V.) pamiętając o tem, że za brak przenośnych części wagonowych wobec kolei właścicielki całkowitą odpowiedzialność ponosi kolej zdająca.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że w myśl postanowień konferencji Paryskiej Komitetu R. I. V. z dnia 8—12 grudnia 1925 r., za uszkodzenia, co do których jest widoczne, że spowodowane zostały rozmyślnie (§ 16 punkt 8b ustęp 2 umowy R. I. V.) należy uważać tego rodzaju uszkodzenia niewątpliwie rozmyślne jak nadcięcie lub odcięcie łącznika hamulcowego nadpiłowanie lub przepiłowanie kłonicy itp.

Wobec powyższego należy w raportach H rozważnie i dokładnie zaznaczać, czy łącznika hamulcowego brak, czy też łącznik hamulcowy został obcięty lub naderżnięty, względnie, czy kłonicy brak czy też została nadpiłowana lub przepiłowana. Sporządzone wykazy należy w podwójnem wykonaniu przesłać na pierwszego każdego miesiąca do D. K. P. II/3 M/10.

Sprawy Wydziału Drogowego.

63. Naprawa latarń sygnałowych.

Do wszystkich Oddziałów Drogowych, Eksploatacyjnych, Mechanicznych, Stacji, Odcinków drogowych oraz Warsztatu elektrycznego w Poznaniu.

III/5-1268/26 z dnia 16. 2. 26.
III. I. Wp. Pr.

Z dniem 1. marca b. r. przydziela się pracownię blacharską z odcinka drogowego 6 do Warsztatu elektrycznego w Poznaniu.

Wszelkie naprawy większe latarń sygnałowych wykonywać będzie na całą Dyrekcję Warsztat elektryczny, zaczem zamówienia i latarnie do naprawy przesyłać należy do wymienionego warsztatu.

Latarń sygnałowych, uszkodzonych powyżej 60% wartości kosztów nabycia nie należy przesyłać do naprawy do warsztatów, lecz przekazać do starzyzny (złomu). Starzyznę nienadającą się do użytku należy przekazać właściwemu Wydziałowi, celem sprzedaży.

Przy odnośnym ustępie rozporz. III/2 T 76/479/24, zamieszczonego w Dz. Zarz. Nr. 9 poz. 129, wskazać należy na niniejsze rozporządzenie.

Sprawy Wydziału Rachunkowego.

64. Cena węgla i koksu.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów i miejsc służbowych.

V/5 - 9342/26 z dnia 30. 1. 26
V. II/5.

Ceny węgla dla pracow. kol. oraz dla restauratorów kol. ogłoszone:

a) w Dz. Zarządzeń Nr. 282/25

b) w Dz. Zarządzeń Nr. 257/25.

pozostają niezmienione i obowiązują nadal aż do odwołania i tracą swą ważność z chwilą ogłoszenia innych.

Cenę koksu dla restauratorów kolejowych zaś ustala się z dniem 1. II. 26. na 42,40 zł. za tonę.

65. Podwyższenie ceny węgla deputatowego.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów, miejsc służbowych, stacyj, Kas stacyjnych i Gł. kasy.

V/5 - 13114/26 z dnia 13. 2. 26
V. II/5 II. Pr.

Ze względu na podrożenie cen węgla z dniem 1-go stycznia 1926, podwyższa się cenę deputatu węgla za gotówkę dla prac. kol. z dniem 15. II. 26. aż do odwołania na 29,30 zł zaś dla restauratorów kol. na 31,10 zł za tonę.

Zwyżce tej podlegają również deputaty węglowe na kredyt, których odbiór przez prac. kol. do dnia 14. II. 26 nie nastąpił. Prac. kol., którzy po 14. II. 26 się zgłoszą po odbiór należnych deputatów węglowych na kredyt, są zobowiązani dopłacić różnicę pomiędzy ceną 27,60 zł a 29,30 zł za tonę. Różnicę potrąca Dyrekcja w rachubę wchodzącym prac. kol. osobnem zleceniem przez listę płacy przy najbliższej wypłacie.

W tym celu przedłożą wszystkie miejsca wydawcze węgla Wydziałowi V. co miesiąc do 15. każdego miesiąca — jednakże nie dalej jak do 15. IV. 26. — albowiem po tym terminie nie będzie się uwzględniać prośby prac. kol. o wydanie węgla kredytowanego w naturze — wykazy kredytowanego węgla, wydanego prac. kol. po 14. 2. 26.

Wykazy te oddzielnie dla prac. kol. etatowych i nieetatowych muszą zawierać oprócz imienia i nazwiska, charakter służbowy, miejsce służbowe, kasę stacyjną, ilość wydanego węgla i wypośrodkowaną różnicę, mającą być jeszcze pobraną od poszczególnych odbiorców węgla.

Na przekazach wydania winny komisje opał wzgl. oddziały wydające węgiel umieścić datę wydania.

Sprawy Wydziału Prawnego.

66. Zmiana zarządzenia, odnoszącego się do wykazów wstępu na teren kolejowy.

Do wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych w obrębie tutej. Dyrekcji.

VIII/1 - 13156/26 z dnia 15. 2. 26

VIII, IV, IV/1, IV/2 I. III. Wp. Pr.

Zarządzenie D. K. P. z dnia 29. 5. 25 r. L. dz. II/6, T 146/2266/25 (Dz. Zarz. nr. 15 poz. 184 z dnia 10. 6. 25 r.) w kwestji dotychczasowego wymiaru kary za zagubienie wykazu zmienia się o tyle, że zagubienie wykazu nie pociąga za sobą **„kary 5 zł.“** tylko zwrot **„odszkodowania w kwocie 5 zł.“**, t. j. koszta wystawienia nowego wykazu (wtórnika) oraz manipulacyjne, wobec czego kwoty tej nie należy wciągać w aktach personalnych danego pracownika, jako kary.

Wobec powyższego należy skreślić końcowy ustęp cytowanego na wstępie zarządzenia (Dz. Zarz. nr. 15 poz. 184, strona 109) od słów „Zagubienie wykazu wzgl. przepustki przez pracownika należy — — — Urząd — wystawca wykazu wzgl. przepustki“. W miejsce to zarządza się co następuje:

„Zagubienie wykazu wzgl. przepustki przez pracownika kol. należy natychmiast zgłosić właściwemu przełożonemu Oddziałowi wzgl. faktycznemu wystawcy, który przy sposobności wystawienia nowego wykazu (wtórnika) ściąga odszkodowanie w kwocie 5 złotych. Uzyskanie wtórnika wykazu uzależnia się bezwarunkowo od poprzedniego uiszczenia odszkodowania. Jakkolwiek zagubienie wykazu nie jest karalnem w znaczeniu kary porządkowej, to natomiast będzie karalnym fakt natychmiastowego niezgłoszenia zagubienia niezależnie od ewent. zwrotu przewidzianego wyżej odszkodowania“.

Powyższą zmianę należy przez odręczny dopisek wskazać przy zarządz. nr. 184 w Dz. Zarz. nr. 15 z roku 1925.

Równocześnie unieważnia się kary jako takie resp. mandaty karne nałożone dotychczas na pracowników kol. za zagubienie wykazów w myśl powołanego zarządzenia oraz zarządza się wykreślenie tych kar z wykazów stanu służby odnośnych pracowników.

67. Wyjaśnienie do wydawania nakazów (mandatów) karnych z powodu popełnienia wykroczeń kolejowo-policyjnych.

Do wszystkich Oddziałów Eksploat. i Drogowych w obrębie tutej. Dyrekcji.

VIII/1 - 13156/26 z dnia 15. 2. 26

VIII, IV, IV/1, IV/2, I, III Wp. Pr.

Po nadesłaniu przez poszczególne Oddziały kwartalnego odpisu wykazów nałożonych i ściągniętych grzywień za popełnione wykroczenia kol.-policyjne zauważa Dyrekcja, iż niektóre Oddziały mylnie interpretują pojęcie wykroczenia kol.-policyjnego. W tym względzie Dyrekcja zwraca uwagę na odnośne przepisy budowlano-ruchowe i przypomina postanowienia ogólne rozp. Dyr. nr. 202 (Dz. Zarz. nr. 18 ex 1925 r.).

Ponadto wyjaśnia, że nie mają charakteru wykroczenia kol.-polic. następujące stany faktyczne: 1) branie żwiru z nasypu kolejowego, 2) rzucanie przedmiotów (np. kamieni) na przewody telegraficzne i telefoniczne i 3) kładzenie kamieni na szyny kolejowe. Powyższe stany faktyczne należą już do kategorji zbrodni i występków grożących ogółowi i są szczegółowo unormowane w §§ 303 i 315 — 318 k. k. W podobnych wypadkach w przyszłości należy ograniczyć się do zebrania materjału dowodowego i przesłania sprawozdania Dryekcji, która odnośną sprawę skieruje na drogę sądową.

Równocześnie nadmienia się, że w rubryce wykazu „rodzaj wykroczenia“ nie wystarczy podać tylko odnośny § przepisów budowlano-ruchowych, lecz należy również określić krótko i zwięźle stan faktyczny danego wykroczenia.

Wiadomości.

Konkursy

na stanowisko kierownika Działu Mostowni Parowozów w Głównych Warsztatach w Stryju, Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: pracownicy VII. grupy uposażenia z ukończoną szkołą politechniczną (Dział Budowy Maszyn) oraz dłuższą praktykę w służbie warsztatowej.

Termin wnoszenia podań do 28. II. 26 r.

na posadę Naczelnika Warsztatów Głównych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (budowa maszyn), VI grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w służbie warsztatowej.

O posadę tą mogą się ubiegać również pracownicy V grupy uposażenia.

Termin składania podań 5 marca 1926 r.

na posadę Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, V lub VI grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin składania podań 5 marca 1926 r.

na stanowisko Kierownika Działu Zakupów w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka w służbie zasobów.

Termin składania podań 5 marca 1926 r.

Uwaga: Podania o wyżej wymienione posady należy przesyłać do D. K. P. IV. A 1.

Zarządzenia osobiste D. K. P.

Zmiana charakteru służbowego.

Dotychczasowy charakter służbowy starszych techników:
Stanisława Romanowskiego z Oddz. Drog. Poznań,
Józefa Gomolowskiego z Oddz. Drog. Wągrówiec,
Pawła Stróżyka z Oddz. Drog. Wągrówiec,
Czesława Szymańskiego z Oddz. Drog. Ostrów,
Władysława Paprzyckiego z Oddz. Drog. Wolsztyn
zmienia się ze względów służbowych z dniem 1. III. 26. na „kontrolera drogowego"; pobory nie ulegają zmianie.

Dotychczasowy charakter służbowy zast. nacz. Oddz. Drog. Adolfa Lamli z Oddz. Drog. Wolsztyn nie zmienia się.

Wynik egzaminów służbowych.

Nazwisko i imię	Charakter służbowy	Oddział służbowy	Miejsce służbowe	Rodzaj egzaminu	Data egzaminu	Wynik egzam.	Numer aktu
Jaskulski Franciszek	robotn.	odc. drog.	Włoszakowice	torowy	14. 12 25.	dost.	IV/2 C 4/2775/25
Zbiorczyk Piotr	„	„	Gostyń	„	„	„	„
Łuczak Antoni	mont. sygn. 1 kl.	odc. sygn. 6.	Poznań	st. mont. sygn.	8. 1. 26	„	III/5 3901/26
Wardziński Stefan	kand.	Wydz. V.	D. K. P.	adjunkt część 2.	22. 12. 25	„	VII C 6/2828/25
Hybiak Brunon	„	stacja	Luboń	„	„	„	„
Pałkański Adam	„	„	„	„	„	„	„
Dembiński Aleks.	„	„	Kcynia	„	„	„	„
Cywiński Kazimierz	pom. masz. 2 kl.	parow.	Poznań	maszynista parow.	29. 1. 26	„	IV/2 8844/26
Rogowski Jan	„	„	„	„	„	„	„
Sobkowiak Władysł.	„	„	„	„	„	„	„
Stawniak Kazimierz	„	„	„	„	„	„	„
Owczarenko Wasyl	kand.	Wydz. II.	„	pom. masz. 2 kl. i następny na masz. parowoz.	11. 12. 25	dobry	IV/2 9397/26
Piasecki Anatol	„	Oddz. mech.	„	„	„	dost.	IV/2 9398/26
Owczarenko Wasyl	kand. na techn.	Wydz. II.	D. K. P.	maszyn. parowozow.	22. 1. 26	dobrze	IV/2 11347/26
Piasecki Anatol	„	Oddz. mech.	Poznań	„	„	dostat.	IV/2 11348/26
Szymański Nikodem	pom. masz. 2 kl.	parow.	Jarocin	„	5. 2. 26	„	IV/2 11265/26
Cieśla Piotr	„	„	Ostrów	„	„	„	„
Mróz Tadeusz	egzam. rzemieślnik	„	Inowrocław	pom. masz. 2 kl.	27. 1. 26	„	IV/2 8453/26
Domeracki Feliks	„	„	„	„	„	„	„
Grobelski Józef	„	„	„	„	„	„	„
Hornung Ewald	„	„	„	„	„	„	„
Adamski Władysław	„	„	„	„	„	„	„
Szmańda Kazimierz	„	„	„	„	„	dobrze	„
Kokot Wojciech	przodow. magaz.	aj. celna	Leszno	maszynowego	9. 1. 26	dost.	IV/2 14017/26
Kubaszewski Benon	odpr. poc.	eksp. tow.	„	„	„	„	IV/2 11064/26
Kruk Franciszek	przodow. magaz.	„	„	„	„	„	IV/2 11064/26

Prezes Dyrekcji kolei państw.
Dobrzycki.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. Poznań, św. Marcin 37.